



Grünliberale Partei Schweiz  
Laupenstrasse 2, 3008 Bern

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation  
Bundesamt für Strassen  
3003 Bern

Per E-Mail an: [netzplanung@astra.admin.ch](mailto:netzplanung@astra.admin.ch)

20. Juni 2017

Ihr Kontakt: Ahmet Kut, Geschäftsführer der Bundeshausfraktion, Tel. +41 31 311 33 03, E-Mail: [schweiz@grunliberale.ch](mailto:schweiz@grunliberale.ch)

## **Stellungnahme der Grünliberalen im Rahmen der Anhörung zum Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse**

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme im Rahmen der Anhörung zum Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse, und nehmen dazu wie folgt Stellung:

Die Grünliberalen haben die Schaffung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) unterstützt. Mit dem Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse, soll nun aufgezeigt werden, wie der Bund die Aufgaben im Bereich der Nationalstrassen umsetzen und auf Raum und Umwelt abstimmen soll. Während beim NAF primär die Finanzierung der Nationalstrassen im Vordergrund stand, besteht mit der Anhörung zum Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse, die Möglichkeit, sich konkret zum Bedarf und zur Priorisierung der Ausbauprojekte des Strategischen Entwicklungsprogramms Nationalstrassen (STEP Nationalstrassen) zu äussern.

### **Zum Konzeptteil:**

#### **Kapazitätsausbau stösst an Grenzen**

Das Ziel, bei der Weiterentwicklung der Nationalstrassen ihre Funktionalität und Zuverlässigkeit zu erhalten, wird unterstützt. Für die Grünliberalen ist zentral, dass Massnahmen umgesetzt werden, die einerseits mithelfen, die Zunahme der Verkehrsnachfrage zu drosseln (Raumplanung, Mobility Pricing usw.), und die andererseits die vorhandenen Kapazitätsreserven im Nationalstrassennetz mittels betrieblicher Massnahmen und ohne grosse Ausbauten optimal nutzen. Auch dass die gravierendsten Engpässe im Nationalstrassennetz beseitigt werden, wird von den Grünliberalen mitgetragen.

Darüber hinaus sind die Grünliberalen jedoch klar der Auffassung, dass der Kapazitätsausbau nicht beliebig fortgesetzt werden kann, auch wenn die Mobilitätsnachfrage weitersteigt. Vielmehr ist eine Strategie zu entwickeln, wie die Funktionalität der Nationalstrassen auch in Überlastungsphasen gewährleistet werden kann.

#### **Vorhandene Kapazitätsreserven optimal nutzen**

Betriebliche Massnahmen, die dazu dienen, die vorhandenen Kapazitäten ohne grosse Ausbauten besser zu nutzen, werden von den Grünliberalen unterstützt. Dazu gehören Pannestreifenumnutzungen (PUN) im Spitzenverkehr. Ziel dieser Massnahme ist primär, den Verkehr zu verflüssigen und die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Massvoll kann auch die Kapazität erhöht werden. Wenn der Verkehr jedoch zu stark zunimmt, wird das Ziel des flüssigeren Verkehrs und der besseren Verkehrssicherheit gefährdet. An den Einfahrten vor den PUN-Strecken sind deshalb generell Dosierstellen vorzusehen, die eine Überlastung der PUN-Streckenabschnitte verhindern.

Neben PUN können auch weitere Massnahmen sinnvoll sein, um die vorhandenen Kapazitäten optimal zu nutzen. Beispielsweise stellen die autonomen Fahrzeuge ein künftiges Potential dar, die Kapazitäten ohne weitere Ausbauten zu erhöhen.

### **Gravierendste Engpässe beseitigen**

Die gravierendsten Engpässe wurden in den beiden Botschaften zur Engpassbeseitigung (2009: Erste PEB-Botschaft / 2014: Zweite PEB-Botschaft) in die Module 1 und 2 eingeteilt. Sie sollen gemäss dem STEP Nationalstrassen bis 2030 realisiert werden. Diese Ausbauprojekte werden von den Grünliberalen als begründet erachtet.

Im STEP Nationalstrassen sind weitere Ausbauprojekte aufgeführt (Engpässe Modul 3), die aus Sicht der Grünliberalen sehr unterschiedlich zu beurteilen sind. Projekte, die einen wesentlichen Beitrag zur Stadtreparatur leisten, werden positiv beurteilt, während andere Projekte nicht ohne weiteres realisiert werden sollten. Im Einzelnen:

### **Stadtreparatur hat hohe Priorität**

Das Projekt Wankdorf – Muri mit Bypass Bern Ost wurde aufgrund der hohen Problemstufe als Engpass qualifiziert und wegen seines grossen Beitrags zur Stadtreparatur äusserst gut bewertet. Die damit verbundenen hohen Kosten führten dazu, dass es nicht mehr mit dem Infrastrukturfonds finanziert werden konnte und im Modul 3 platziert wurde. Das Projekt ist von grosser Bedeutung für die Stadtreparatur und wird aus Sicht der Grünliberalen als sehr gut beurteilt. Im STEP Nationalstrassen ist es daher ins Modul 2 vorzuziehen, zu priorisieren und bis 2030 zu realisieren.

### **Kritische Einschätzung gewisser Projekte im Modul 3**

Kapazitätsausbauten können an nachgelagerten Stellen neue Probleme und Überlastungen verursachen. Dies gefährdet die Funktionalität des Nationalstrassennetzes und ist zu vermeiden. Dies betrifft insbesondere einige Projekte der Engpassbeseitigung im Modul 3. Bei Nationalstrassenabschnitten, die aus der Agglomeration radial in Richtung Stadtzentrum führen und insbesondere stark durch Pendlerverkehr geprägt sind, stellt sich die Frage, ob der zusätzliche Verkehr infolge der Kapazitätsausbauten im Übergang zum städtischen Strassennetz übernommen werden kann. Diverse Städte beabsichtigen, den Verkehr auf ihrem Strassennetz eher zu reduzieren. Deshalb ist es erforderlich, die Verkehrsmengen auf den Nationalstrassen auf die Übergänge ins städtische Strassennetz abzustimmen. Ausserdem sollen gemäss der Vorgabe im Sachplan – und auch nach Ansicht der Grünliberalen – Kapazitätsausbauten unerwünschten Siedlungsentwicklungen keinen Vorschub leisten. Bei den radial in Richtung Stadtzentrum führenden Ausbauprojekten besteht jedoch das Risiko, neue Siedlungen am Rand der Agglomerationen zu fördern.

Beim Ausbauprojekt Projekt Aarau Ost – Birrfeld ist zu befürchten, dass eine Kapazitätserweiterung einen neuen Engpass beim Bareggunnel verursachen und damit neue Staus verursachen würde. Auf einen Kapazitätsausbau gemäss Projekt ist deshalb zu verzichten. Gegebenenfalls ist eine andere grossräumige Lösung zu suchen.

Das Projekt Bypass Luzern ist aus Sicht der Grünliberalen kritisch zu hinterfragen. Die Massnahme hat zwar das Potential, den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr aufzuwerten. Andererseits wird die Kapazität des motorisierten Individualverkehrs unnötig erhöht, und die Massnahme ist zu wenig mit dem Gesamtverkehrssystem abgestimmt. Der Bypass ist für die Grünliberalen daher nur dann akzeptabel, wenn im Gegenzug in den Zentren der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr massiv priorisiert werden.

### **Anschlüsse – Neue Strategie erforderlich**

Anschlüsse werden in Zukunft eine zentrale Rolle spielen, um die Funktionalität des Nationalstrassennetzes zu gewährleisten. Die zunehmende Verkehrsnachfrage auf den Nationalstrassen wird künftig nicht mehr laufend durch weitere Ausbauten übernommen werden können. Wenn der Verkehr auch bei zunehmender Nachfrage fließen soll, darf an den Anschlüssen nur so viel Verkehr einfahren, wie Kapazitätsreserven vorhanden sind.

Im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse, ist daher ein zentraler Teil zu ergänzen, der sich mit der zunehmenden Bedeutung der Anschlüssen befasst. Die Einfahrten sind so zu dosieren, dass im nachgelagerten Strassennetz die vorhandenen Kapazitäten nicht überschritten werden und ausreichende Stauräume an den Dosierstellen vorhanden sind. Der überschüssige Verkehr ist derart zurückzuhalten, dass der übrige Verkehr nicht behindert wird. Es ist denkbar, dass die Dosierungen dynamisch erfolgen, indem die aktuellen Verkehrsbelastungen laufend ausgewertet und die Verkehrsmengen an den Dosierstellen an die Kapazitätsreserven im nachgelagerten Strassennetz (inkl. im Übergang in das untergeordnete städtische Verkehrsnetz) dynamisch angepasst werden.

#### Zum Objektteil:

Die Grünliberalen nehmen zu einigen im Objektteil aufgeführten Projekten und den im STEP Nationalstrassen beschriebenen Prioritäten wie folgt Stellung:

- Um das Nationalstrassennetz funktionsfähig zu halten, sind die Grünliberalen bereit, die Ausbauprojekte zur Engpassbeseitigung Modul 1 und 2 zu unterstützen. Dabei handelt es sich gemäss dem STEP Nationalstrassen um die Ausbauschritte bis 2030.
- Das Projekt Wankdorf – Muri mit Bypass Bern Ost dient nebst der Beseitigung des gravierenden Engpasses der wohl bedeutendsten Stadtreparatur. Es ist zumindest gleichwertig zum Bypass Basel Ost und deshalb zu priorisieren und ins Modul 2 vorziehen. (OB 4.1 Süd)
- Der Bypass Luzern ist nur dann akzeptabel, wenn im Gegenzug in den Zentren der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr massiv priorisiert werden. (OB 5.1)
- Im Abschnitt Aarau Ost – Birrfeld ist auf die geplante Spurergänzung zu verzichten, da im nachgelagerten Abschnitt beim Baregg Tunnel die Stausituation verschärft würde. Es ist gegebenenfalls eine andere Lösung grossräumig suchen. (OB 8.2)
- Kapazitätsausbauten auf Nationalstrassenteilstrecken, die radial in Richtung Agglomerationszentrum führen und somit typische Pendlerstrecken sind, sollten nur unter Vorbehalten realisiert werden. Die Ausbauten sind nur dann sinnvoll, wenn nachgewiesen ist, dass der Verkehr vom nachgelagerten städtischen Strassennetz aufgenommen werden kann. Ansonsten ist auf den Ausbau in Richtung Stadt zu verzichten.

Um die Ausbauten gegebenenfalls verträglich zu gestalten, sind die vorgelagerten Einfahrten in Richtung Stadt zu dosieren, damit der Verkehrsfluss auf der Nationalstrasse bis ins Stadtzentrum gewährleistet werden kann. Dies gilt auch für die PUN-Projekte.

Zu diesen kritischen Ausbauprojekten (im Modul 3) gehören u.a.:

- Coppet – Nyon (FO 3.2)
- Villars-Ste-Croix – Cossonay (FO 3.4)
- Schönbühl – Kirchberg (OB 4.1 Nord)
- Hagnau – Liestal (OB 2.1)
- Y-Projekt (Stadttunnel) in Zürich (OB 1.1)

Generell sind auch die Einfahrten vor PUN-Strecken mit Dosierstellen und ausreichenden Stauräumen auszustatten. (z.B. OB 1.3 und 1.4).

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und die Prüfung unserer Anmerkungen und Vorschläge. Bei Fragen dazu stehen Ihnen die Unterzeichnenden sowie unser zuständiges Kommissionsmitglied, Nationalrat Jürg Grossen, gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen



Martin Bäumle  
Parteipräsident



Ahmet Kut  
Geschäftsführer der Bundeshausfraktion